

Спочатку В. Вернадський бачив УАН не як національну, а як регіональну російську АН. Для В. Вернадського УАН – це передусім великий дослідницький центр з ухилом уприродничо-прикладний бік – індиферентній відірваний від українського суспільно-політичного життя.

Статут передбачав розподіл Української Академії наук на три відділи: перший – історико-філологічних наук, другий – фізикоматематичних наук і третій – соціальних наук. Завданнями першого відділу були наукове вивчення свого народу, його історії, мови, писемності тощо. Завданнями другого відділу був розвиток природних, математичних, фізичних, хімічних наук. Завданнями третього відділу було розвиток юридичних та економічних наук. При організації другого відділу В. Вернадському довелося подолати протидію тих учених, які вважали, що провідним напрямком Української Академії наук має бути історико-філологічний.

Вище становище в керівництві Українською Академією наук відводилося Загальним зборам. За неповний 1919 рік в трьох відділах Академії було організовано 26 науково-дослідницьких кафедр, 15 комісій, кілька комітетів, зоологічний кабінет, бібліотека, засновано три інститути. Займаючись організацією Української Академії наук, В. Вернадський велику увагу приділяв також експериментальним роботам з живої речовини.

Отже, завдяки плідній науково-організаційній діяльності академіка Володимира Вернадського і була створена Українська Академія наук. Як провідний науковий цент України Національна академія наук залишається і нині.

Коніва Ю.В.
НТУ «ХПІ»

РОЗВИТОК КОМУНІКАЦІЙ В ЄВРОПІ У XVIII СТ.

Шляхи сполучення – важливий фактор у становленні та розвитку будь-якого регіону. Їхня роль все більше зростала в умовах прискорення і ускладнення суспільного прогресу. На сьогоднішній день не можливо собі уявити розвинутого регіону чи країни без злагодженої та розвинутої системи транспортних сполучень. Поява, формування та функціонування стійкої системи комунікації – це довготривалий процес, який обумовле-

ний багатьма чинниками. Цей процес у кожній із країн Європи мав свої особливості.

Модерне шляхове будівництво розпочалося у Франції. Ще на початку XVII ст. за французького короля Генріха IV (1589-1610), а потім і за «короля-сонця» Людовіка XIV (1643–1715) у цій країні відбулися значні зрушення у поліпшенні ґрунтових доріг. Проте, лише з появою спеціальної установи – Інституту мостів і доріг 1747 р., досягнуто неабиякого прогресу у справі будівництва й утримання доріг. Розпочата була також фахова підготовка інженерів. Основи наукового теоретичного і практичного будівництва були закладені П'єром Трезюаже. Найбільшого розквіту ґрунтове дорожнє будівництво у Франції досягнуто за часів Наполеона.

У Великійбританії розвиток ґрунтового дорожнього будівництва йшов значно повільніше, причиною цього були природно-географічні та загальноісторичні фактори. Тут завдяки зусиллям двох шотландців – Томаса Телфорда і Джона Макадама – на основі методів Трезюаже на початку XIX ст. було досягнуто значних успіхів у поліпшенні будівництва доріг.

Досить рано увагу удосконаленню ґрунтових шляхів змушені були приділяти і в Габсбурзькій імперії, через погане водне сполучення, відсутність безперешкодного виходу до моря, та наявності гірської місцевості.

Перші спроби із налагодження системи ґрунтових доріг у Російській імперії були здійснені на початку XVIII ст. Однак, розробка та будівництво доріг розпочалося, коли були створені спеціальні державні органи. Першою спеціальною установою із дорожнього будівництва стала Канцелярія з будівництва державних доріг (1755-1780 рр.). Ця установа опікувалася всіма великими дорогами, а безпосередніми відповідальними за виконання призначалися губернатори і воєводи на місцях. У 1786 р. створена комісія доріг, що займалася побудовою й утриманням, а також розробкою мапи мережі шляхів для всієї держави. Нове спеціальне відомство шляхів сполучення з'явилося у 1798 р., а з 1832 р. перетворено на міністерство шляхів сполучення. Крім того в Російській імперії поряд з місцевими інженерами працювали запрошені іноземці. Так, відомий іспанський діяч у галузі будівельного мистецтва А.А. Бетанкур створив систему вищої транспортної освіти в Російській імперії. Також за його ініціативи 1818 р. прибули перші офіцери «гішпанської служби» Іоахім Віа-

до і Іоакім Аспехо, які працювали у складі Кавказького і інших округів шляхів сполучення.

Отже, розвиток комунікацій у країнах Європи мали свої як спільні риси, так і свої територіальні особливості у розвитку дорожнього будівництва.

Камчатний В.Г.
НТУ «ХПІ»

НАПРАЦЮВАННЯ ПРОФЕСОРА І. П. ОСИПОВА В ГАЛУЗІ ФІЗИЧНОЇ ХІМІЇ

Професор Іван Павлович Осипов (1855–1918 рр.) увійшов у історію як один із провідних харківських науковців-хіміків. Висвітлення його багатогранного внеску до різних розділів хімії знайшло своє місце в дослідженнях Л.М. Андреасова, М.А. Ізмайлова, С.М. Кузьменка, М.О. Мchedlova-Петросяна та ін. Поряд з цим, доробок ученого у галузі фізичної хімії, де він вважався авторитетом, у згаданих роботах викладено дещо фрагментарно. Праця, яка б всебічно охоплювала науково-освітні досягнення І.П. Осипова в цій сфері, відсутня. Дане дослідження стало спробою узагальнення напрацювань І.П. Осипова на теренах фізичної хімії.

І.П. Осипов належав до числа студентів фізико-хімічного відділення фізико-математичного факультету Харківського університету. Це відділення заснував академік М.М. Бекетов, якого визнано фундатором сучасної фізичної хімії. Академік зміг розпізнати у талановитому студенті майбутнього вченого, підтримав його у перших наукових пошуках та прищепив любов до фізичної хімії. Зрозумівши важливість цієї науки І.П. Осипов гідно продовжив справу свого великого вчителя. Після від'їзду М.М. Бекетова до Санкт-Петербурга він читав фізичну хімію в університеті та створив фізико-хімічний кабінет. Учений також викладав курс фізичної хімії у медичному інституті Для майбутніх медиків він розробив спеціальну програму з цієї дисципліни, орієнтовану на медичну специфіку.